Autos inolvidables

5

ARGENTINOS

Chevrolet 400 – 1962

El compacto de General Motors

SALVAT

Chevrolet 400

A comienzos de la década del ´60, dos de las tres grandes de Detroit ya tenían en Argentina sus autos compactos, Ford fabricaba el Falcon y Chrysler el Valiant. Esta fue la respuesta de General Motors.

EL TERCERO EN DISCORDIA

Otra de las varias propuestas nacidas en Estados Unidos y largamente aceptada en nuestro mercado, en una época en que el gusto porel auto americano empezaba a perder terreno frente a los pequeños autos europeos.

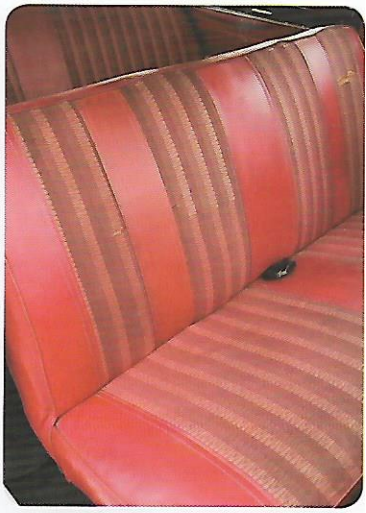
Chevrolet 400

El auto que inauguró la era de los compactos para Chevrolet, y que elevó los estándares de categoría y confort, para ofrecer la tercera opción americana.

Los En los años ´60 se sumó a la terminología de la industria automotriz local una nueva categorización, la de "autos compactos", heredada del mercado norteamericano. Sin embargo, en términos de lujo y tamaño, un vehículo compacto no representaba lo mismo allá que acá. En nuestro país, fueron vehículos que elevaron el estándar de calidad y rendimiento. Un párrafo de la Parabrisas N°33, de agosto de 1963, da la pauta de lo que representó el Chevrolet 400 para su época: "Con el modelo 400 de la Chevrolet, probamos el coche de más precio de lista en el actual cuadro de la producción argentina, aunque la fábrica señala, con acierto, que ese precio de lista asegura el coche totalmente equipado, con traba de dirección, radio, calefacción, señales de viraje". Así como el Falcon y el Valiant se convirtieron en los emblemas de Ford y Chrysler respectivamente, el 400 cumplió esa misión para GM. El primer Chevrolet 400 comenzó a ensamblarse en marzo de 1962 en la planta de San Martín, que apenas un par de años antes había producido el primer Chevrolet íntegramente argentino, y se mantuvo en producción hasta 1974. Fue fabricado sobre la base del Chevy II e inicialmente se vendió una versión Special, que no tenía opcionales: todo venía en el

INTERIOR

Detalles de categoría y gran calidad de terminación, en este caso con torpedo a tono con la tapicería. El diámetro del volante era enorme, y con bocina en el aro. Detrás, velocímetro circular, indicador de nafta, presión de aceite, carga del generador y temperatura del motor.



VELOCIDAD

Los test de la época destacaron de manera unánime el comportamiento dinámico del 400, con un andar sobresaliente en el rango de 120 a 130 km/h. También se destacaba en ciudad por sus mullidas suspensiones, aunque eso generaba cierto rolido de la carrocería en curvas. La máxima superaba los 150 km/h.

OTROS TIEMPOS

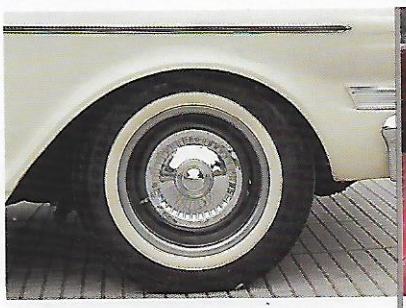
El vehículo contaba con tres ceniceros y un encendedor ("algo lerdo en entrar en acción", decía Parabrisas) como parte de su equipamiento base.

precio de lista. Estaba equipado con el motor 194, conocido así por la capacidad cúbica de su cilindrada medido en pulgadas. Era un seis cilindros en línea de 3.185 cm³, con más de 100 caballos de potencia. Según las pruebas de la época, era un vehículo con gran capacidad para crucerear a velocidades de 120 o 130 km/h ("el pique del Chevrolet es impresionante"), pero también con buena energía y reacción en

SILUETA

Línea elegante y armoniosa, de buenas proporciones y estilo de inconfundible acento americano. Más de 4,5 metros de largo, con baúl de buena capacidad.

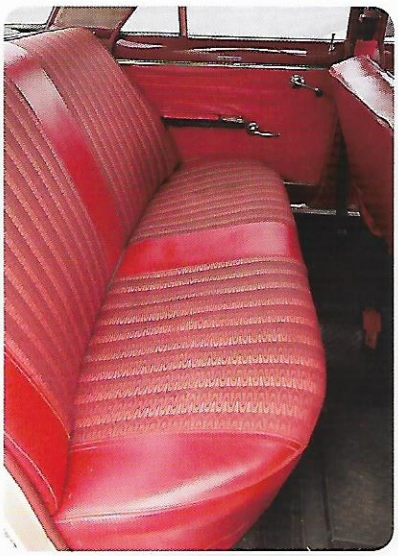
En 12 años de existencia se comercializaron 108.483, entre todas las versiones. Desde esta 400 estándar hasta la Rally Sport y la Diesel.



el tránsito urbano, por sus suspensiones mullidas. Esa configuración de las suspensiones penalizaba un poco al transitar por curvas a alta velocidad, pero el balance era satisfactorio ("para andar a ritmo normal, el Chevrolet es excelente"). Solo hubo versiones de cuatro puertas y quizás quedó algo postergado por la fastuosa cupé Chevy, pero el 400 es un modelo que supo ganarse su prestigio y el corazón de todos los fanáticos de la marca.

DETALLES

La radio es excelente, potente y clara, con un agradable tono de emisión, decía Parabrisas en su edición de agosto de 1963. Detalles de calidad en el interior y también en los cromados del exterior.



CLASE MEDIA

Los compactos supieron conquistar a la clase media no solo por su performance y su diseño, sino por la comodidad ofrecida en las plazas traseras. Una familia con tres hijos podía ubicarlos con facilidad en el mullido asiento posterior, en este caso, con tapizado rojo.

QUINCE AÑOS Y CUATRO VERSIONES

Gama ´64

Le siguió a los primeros 400, y al igual que aquellos, tenían ópticas circulares simples.
Su propulsor era de 194 pulgadas cúbicas, es decir 3.185 cc, con carburador Holey y 106 HP. Existía también una versión base, con mismo motor pero diferente carburador (Rochester). Por otra parte, el 400 Súper tenía un poco más de equipamiento y detalles estéticos más destacados.

Gama ´67

Este restyling se destacaba por los faros delanteros dobles. El motor 194 de 106 HP se mantuvo para las versiones Special y Taxi, pero las demás montaron el 230 de 127 HP. Para el Súper Sport, se podía elegir entre el 230 o el 250 de 155 caballos. Todos usaban una caja de tres marchas salvo el SS con motor grande que montaba una de cuarta, y frenos a campana.Se produjeron hasta 1969, y es considerado el más lindo de todos los 400.

Super Sport

Si bien este era el modelo deportivo del 400, su estética no difería mucho del Súper. Lo primordial estaba oculto: mejoras en motor, caja, suspensiones y frenos. Con el paso del tiempo, adoptó algunos elementos estéticos de look sport como las tomas de aire simuladas sobre el capó, o las llantas a partir del ´71.

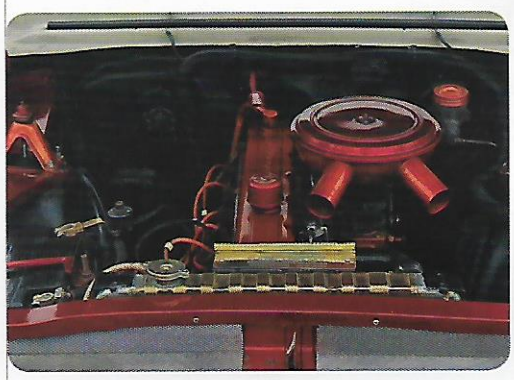
Rally Sport

Aparecida en 1969, esta era la versión más accesible de la gama en esos años. Tenía un look muy similar al del Súper Sport, pero agregaba franjas decorativas laterales, y en la trompa contaba con ópticas simples. El motor era el 230 con 127 caballos, y en 1970 sumó discos delanteros.

TÉCNICA

Un hito de los `60

Fabricado en la planta de San Martín, fue lanzado en 1962 para pelear mano a mano con el Ford Falcon y el Valiant de Chrysler en el segmento de los sedanes compactos. Durante sus doce años de vida, se produjeron más de 100 mil unidades.



MECÁNICA

El 400 del ´62 usaba un carburador Rochester BC de una boca, mientras que a partir de 1964 se utilizó un Holey 1908, que ganaba un HP.

MOTOR

En aquella época se lo conocía como "el 194" en alusión a las pulgadas cúbicas de su cilindrada (equivalentes a 3.185 cc). Luego se agregaron el 230 y el 250, todos de seis cilindros en línea.

GRUPOS ÓPTICOS

Una de las características de esta primera serie del Chevrolet 400 son los faros de posición ubicados en la carrocería. A Partir de 1964 fueron colocados en el paragolpes.

CONFORT

Los limpiaparabrisas son de accionamiento eléctrico, aunque con una sola velocidad. El "sapito" se acciona mediante un pedal.

CONFORT DE MARCHA

Como buen exponente de la industria norteamericana, el 400 contaba con suspensiones mullidas, y una dirección suave. Como contra partida, y también típicamente americano de aquella época, la carrocería rolaba en exceso.

DIMENSIONES

El Chevrolet 400 mide 4.648 mm. de largo, 1.757 mm. de ancho, y 1.397 mm. de alto. Su distancia entre ejes es de 2.794 mm., mientras que sus trochas son: 1.443 y 1.430 mm. (delantera y trasera).

CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal.
Seis cilindros en línea, válvulas a la cabeza.
Refrigeración por agua. Alimentación por carburador Rochester BC de una boca.
Cilindrada: 3.185 cm³.
Diámetro y carrera: 90.5 x 82.5 mm
Relación de compresión de 7,0:1
Potencia: 105 HP a 4.400 rpm
Torque: 21,2 kgm a 2.400 rpm

TRANSMISIÓN
Tracción trasera. Caja de tres marchas (2da y 3ra sincronizadas), y reversa.
Relaciones de marcha 1ª 2.94:1; 2ª 1.68:1; 3ª 1:1 MA 3.33:1. Relación final: 3,08:1.
Palanca de cambios sobre la columna de dirección.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, resortes helicoidales.
Trasera: eje rígido, con elásticos longitudinales.
Amortiguadores hidráulicos en las cuatro ruedas.

FRENOS
Hidráulicos, de campana.

FABRICANTE
GENERAL MOTORS ARGENTINA.

VELOCIDAD MÁXIMA
150,4 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 18 seg.

FRENADO
A 100 km/h: 44 m

CONSUMO
En ciudad: 6,4 km/l • En ruta: 7,6 km/l

El Chevrolet 400 fue el segundo modelo que General Motors produjo en su planta de San Martín (Buenos Aires), el primer Chevrolet nacional fue la pick-up C-10. Gran rival del Falcon, aunque nunca tuvo la penetración del producto de Ford, y por ende, su vida fue mucho más corta.

Rumbo al centenario argentino

Chevrolet es la principal marca de General Motors. Creada en 1911 por un acuerdo entre el norteamericano William C. Durant y el suizo Louis Chevrolet, es una de las denominadas tres grandes de Detroit, la "ciudad motor". A nuestro país llegó en 1925 y se retiró en 1978. Volvió como fabricante en 1997 radicándose en Santa Fé.

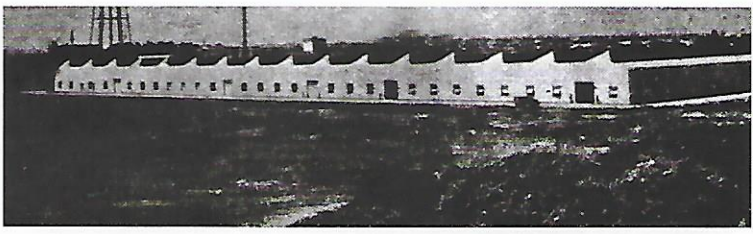
El primer Chevrolet 400 salía de fábrica exactamente el 21 de marzo de 1962. Salió para competirle a los recientemente introducidos Ford Falcon y Valiant II (Chrysler). Su vida se extendería por más de una década en los concesionarios.

Poco más de una década después de su fundación, la marca Chevrolet llegó a nuestro país, seguramente mirando de reojo a Ford, que ya estaba desde 1913. Fue en 1925 cuando General Motors iniciaba sus actividades, empezando a fabricar en unas instalaciones ubicadas en Av. Huergo y Av. Garay. Con la mudanza a Barracas, tres años después, el Doble Phaeton estaba en plena producción. Como era un modelo que venía en diferentes versiones, ofrecía opciones para distintas necesidades (incluso llegó a personificar a lo que luego sería conocido como el primer colectivo) y para 1930 la compañía estaba produciendo el 40% de los autos que se hacían en el país. Las otras fábricas GM en el país fueron la de San Martín, abierta en 1940, y la de General Alvear (cerca de Rosario, Santa Fe), inaugurada en 1997, cuando General Motors volvía a producir en el país luego de su temporal retirada en 1978.

En 2016 GM Argentina inició una nueva gran etapa, gracias a la incorporación de la segunda generación del Cruze a su planta santafesina, donde se invirtieron 740 millones de dólares para fabricarlo. El nuestro, pasó a ser uno de los cuatro países que produce este modelo, el mejor vendido de la en todo el mundo. Desde aquí se exporta a diferentes mercados de toda Latinoamérica, marcando otro hito en la historia de la marca en Argentina.

MULTIFACÉTICA

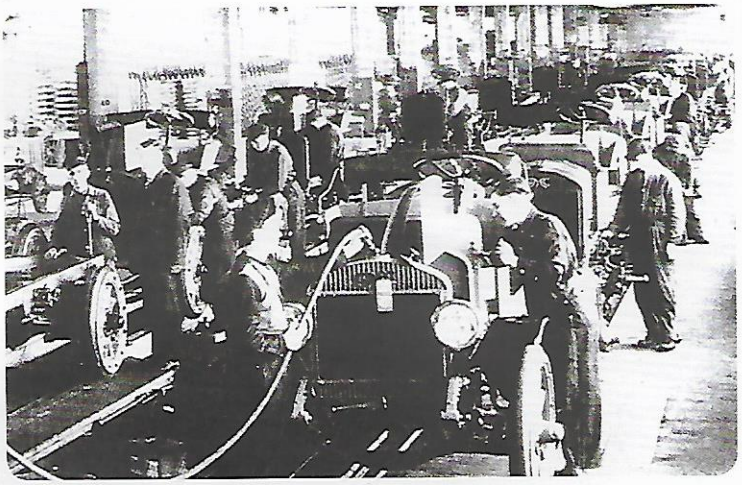
La planta de San Martín fue inaugurada en 1940. Además de autos, allí se producían autopartes y hasta heladeras de la firma Frigidaire. Las marcas de autos que GM Argentina ofrecía, además de Chevrolet, ya eran tan variadas como Oldsmobile, Pontiac y Cadillac, por ejemplo. Por el lado de los utilitarios se vendían los camiones Bedford, Opel y GMC.



Chevrolet tiene presencia en al menos 115 países, comercializando más de 4,8 millones de autos y camiones al año.

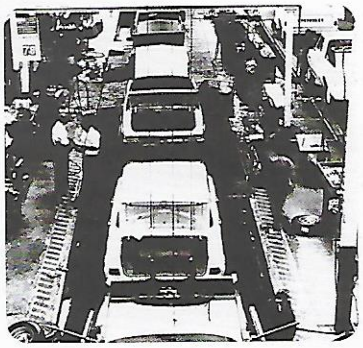
INTERVALO

La llegada de la Segunda Guerra Mundial hizo que la fábrica interrumpiera la producción de vehículos. Sí continuó con otros artículos, como armarios, pupitres, puertas, ventanas y hasta mesas de billar. En la foto, la última unidad con ruedas y motor producida antes de ese paréntesis, el 27 de agosto de 1942.



DOS MOMENTOS

La línea de montaje de la planta de Barracas en pleno funcionamiento durante la década del veinte (arriba) y la de la fábrica de San Martín en la del sesenta (derecha).



EL NUEVITO

El nuevo modelo que se fabrica en Santa Fe es el Cruze II. Esta segunda generación nació como proyecto Fénix y en la foto se ve a Mauricio Macri, presidente de la Nación (segundo de izq. a der.), compartiendo ceremonia de inicio de producción con Mary Barra, CEO mundial de GM (tercera), Carlos Zarlenga, presidente de GM Argentina (primero) y Miguel Lifschitz, gobernador de Santa Fe (der.), en mayo de 2016.

Cristina Fernández de Kirchner, entonces presidente de la Nación en su primer mandato, en ocasión de la salida de la unidad número 700 mil desde la planta santafesina.

Vista aérea de la planta de General Alvear, provincia de Santa Fe, antes de la ampliación para la producción del Cruze II. Es el tercer modelo en producirse allí, junto al Classic y al Agile.

Rompió el molde

Irrumpió en el Turismo Carretera en tiempos de "cupecitas", gracias al ingenio de Froilán González y a la conducción de Jorge Cupeiro. Su denominación (Chevy Two), fonética nacional (Chevitú), quedó como un sello imborrable en la historia del automovilismo argentino.

Piedrazos y botellazos en plena recta del autódromo municipal de Buenos Aires. Así se presentó el 12 de abril de 1964 el inolvidable "Chevitú", resistido, deforme para esas retinas de fanáticos que concebían otro formato que el de las legendarias cupecitas. Ellas unían los pueblos del país en cada Gran Premio, y rompían la taquilla en cada circuito. Pero los cambios siempre llegan, y en este caso, el responsable fue el Chevy Two, resistido primero, idolatrado después. José Froilán González tomó un Chevy II Nova americano, el hermano mellizo del 400 que se fabricaba en Argentina, y lo transformó en el primer auto compacto en correr en el Turismo Carretera. Había comenzado la transformación, el final de una era, el principio de un ciclo. Los hermanos Aldo y Reynaldo Bellavigna se encargaron de la preparación de ese Chevitú dos puertas, que llevaba un motor de Chevrolet 400 monitoreado por Bernardo Pérez, y conducido por Jorge Cupeiro. Antes del primer batacazo oficial, Cupeiro y su Chevy se quedaron en Mar del Plata con una prueba fuera de calendario, para "No ganadores", con un promedio de velocidad apenas por debajo de los 200 km/h. En 1965 llegó la primera victoria, casi un año después de su debut, también en Buenos Aires, con serie y finalísima incluidas. Los ocho triunfos obtenidos en esa temporada dejaron al Chevitú al borde del título, aunque no pudo ser. Entusiasmado, Froilán puso en manos de la empresa Baufer Styler, de Alain Baudena, un paquete de reformas que derivarían en el Chevitú MkII, con aquella trompa plástica de sección afinada y un baúl acortado unos 25 centímetros, además de esas tomas laterales para refrigerar el motor. Aquel 1966 no fue mejor, más allá de las adaptaciones. Un total de cuatro victorias, alternadas entre Cupeiro y Carlos Marincovich, no alcanzaron para ir por el gran trofeo. Pero el Chevitú ya era el Chevitú, y se había ganado el corazón de los seguidores de la marca. La historia de este ícono del

La primera versión del prototipo de carrera no presentaba cambios en el diseño, respetaba las líneas originales del Nova. Pero bajo el capó, tenía un propulsor de origen nacional, de 6 cilindros y 3.800 cm³.

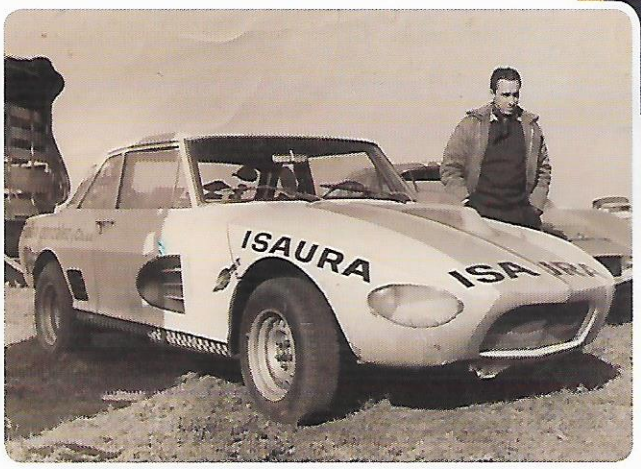
"CHEVITU"

Nacido de la cabeza de Pepe Froilán González, quien lideraba el equipo, El auto tenía carrocería importada de dos puertas, y entrañas nacionales.

Para el Chevitú MkII, modificado por Baufer, se agregaron salidas de aire en los laterales para aliviar la temperatura del motor y de los frenos. Se colocaron trompa y tapa de baúl de aluminio, para bajar el peso hasta los 1.200 kilos, y la altura del auto bajó hasta los 1.400 mm

LA MANO DE CABANAS

En 1967, el Chevitú MkII migró a los talleres del diseñador Raúl Cabanas, para darle una vuelta de tuerca más al prototipo. A partir de allí nacería el MkIII, con una cola tipo fast back, pero esa temporada el motor no acompañó los avances en materia de aerodinámica. Tras ese intento, Cabanas volvió a modificar al Chevitú, dándole más caída al voladizo trasero y eliminando la luneta. Había llegado el Chevitú MkIV", que volvió a los primeros planos.



El Chevitú era un sedán de dos puertas, de 4.650 mm de largo, 1.750 mm de ancho y 2.790 mm de entre ejes. Motor delantero y tracción trasera. En su primera versión, con una carrocería estándar, y luego con varias reformas; en la trompa primero y en la cola después.

automovilismo nacional tendría un par de capítulos más. Para 1967, Froilán González llevó el MkII a los talleres del diseñador Raúl Cabanas, para darle una vuelta de tuerca más al prototipo. A partir de allí, el Chevitú pasó a ser un auto fast back, tratando de mejorar la penetración del viento. Lógicamente, sus competidores también fueron mejorando, por lo que el Chevitú no logró hacer la diferencia que había logrado en sus comienzos. Para 1968 Froilán encargó a Francisco Paco Martos un nuevo proyecto, denominado Chevitrés, que ya era un prototipo con estructura tubular. Nuevamente el TC tomaba otros rumbos, pero esa es una historia aparte...

CHEVROLET